HAFTUNG FÜR KRAFTFAHRZEUGE

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Philipps-Universität zu Marburg

Vorgelegt von

Ottoherbert Schmitz

Osnabrück

Marburg 1929

Satzausführung und Druck:
Paul Funk, Berlin SW 48, Friedrichstraße 231

Als Dissertation von der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät angenommen am 12. Juli 1929.

Berichterstatter:
Geh. Justizrat Prof. Dr. Leonhard

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Gliederung.

I. Teil.

Gefährdungs- oder Schuldhaftung?

A. Einleitung.

B. Ausführung: Die Haftung des Kraftfahrzeughalters ist nur in Ansehung des Fahrzeugs eine Gefährdungs-, im übrigen aber Schuldhaftung.

I. Voraussetzung jeder Haftung ist, daß der Schaden „beim Betriebe" des Fahrzeugs eingetreten ist.

II. Für das Fahrzeug besteht eine Gefährdungshaftung.

III. Im übrigen besteht nur eine Schuldhaftung, da keine Ersatzpflicht, wenn der Unfall auf einem unabwendbaren Ereignis beruht.

a) Auch das Verhalten einer beim Betriebe beschäftigten Person

1. kann unabwendbares Ereignis sein;
2. nur dann nicht, wenn diese Person ein Verschulden trifft.

b) Unabwendbares Ereignis bedeutet nur „Fehlen jeglichen Verschuldens"

1. Abgesehen von Fehlern die bei Führer und Wagen liegen befreit Zufall.
   - α) Aus dem Wort „insbesondere".
   - β) Aus Satz 1 des Abs. II.
2. Es erfordert nur, daß „sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat".
   - α) Diese Formulierung ergibt sich aus § 7 Abs. II, Satz 2 als gesetzliche Definition des unabwendbaren Ereignisses.
   - β) Sie bedeutet „Fehlen jeglichen Verschuldens bei Halter und Personal".
     - αα) Unabwendbares Ereignis umfaßt Fälle, die nicht höhere Gewalt sind,
     - ββ) bedeutet eine gesteigerte Sorgfalt gegenüber § 276 BGB
     - γγ) aber doch etwas, das nur durch schuldhaftes, d. h. zurechenbares Verhalten ausgeschlossen wird.

C. Ergebnis.

II. Teil.

Mitwirkende Verursachung des Verletzten oder anderer Umstände, für die der Verletzte einzustehen hätte.

A. Einleitung.
B. Ausführung.
I. Die §§ 9 KFG, 254 BGB
II. Die Voraussetzungen ihrer Anwendbarkeit:
a) Entstehung eines Schadens.
b) Mitwirkende Verursachung durch Verschulden des Verletzten oder anderer Umstände, für die der Verletzte einzustehen hätte.
1. Eine mitwirkende Verursachung.
2. Durch Verschulden des Verletzten.
α) Verschulden heißt Vorsatz und Fahrlässigkeit.
β) Geschäftsfähigkeit ist nicht erforderlich, wohl aber Deliktsfähigkeit.
3. Durch andere Umstände, für die der Verletzte einzustehen hätte, z. B.
α) Eigenes Verhalten ohne Deliktsfähigkeit (also kein Verschulden) im Rahmen des § 829 BGB
β) Verhalten eines Tieres im Rahmen von § 833 BGB
γ) Betriebsgefahren bei Straßenbahn, Eisenbahn, Kraftfahrzeug.
δ) Verhalten von Hilfspersonen:
α_1) im BGB in zwei Fällen bedeutsam: in § 278 und § 831
α_2) § 278
β_2) § 831
β_1) Die Bedeutung des § 254 Abs. II Satz 2, durch den § 278 für entsprechend anwendbar erklärt wird.
α_2) § 278 nur in den Fällen des Abs. II oder auch denen des Abs. I?
β_2) § 278 auch ohne bestehendes Schuldverhältnis, aber insoweit § 831?
γ_2) § 278 findet Anwendung in den Fällen des Abs. I und des Abs. II. Im Abs. I jedoch nur bei bestehendem Schuldverhältnis, sonst § 831. In Abs. II immer § 278, auch ohne bestehendes Schuldverhältnis.
III. Die Folgen der mitwirkenden Verursachung.

GEFÄHRDUNGS- ODER SCHULDHAFTUNG

I. TEIL

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555603_0055

A. Einleitung

Wesentliches Merkmal einer modernen Rechtsordnung ist der Grundsatz der Verschuldenshaftung gegenüber dem Grundsatz der Erfolgshaftung einer noch primitiven Rechtsordnung ,und zwar nicht nur im Strafrecht, sondern von Ausnahmen abgesehen, auch im Zivilrecht. Eine Erfolgshaftung kennt das geltende deutsche Recht nur in einigen ganz bestimmten Fällen einer besonderen Gefährlichkeit, wo es der Billigkeit entspricht, daß derjenige, der eine besonders gefahrdrohende Anlage oder Sache zu seinem Nutzen verwertet, auch evtl. den daraus entstehenden Schaden trägt. Landläufiger Weise wird auch die Haftung des Kraftfahrzeughalters eine „Gefährdungs"-Haftung genannt[1]). Mit Recht?

B. Ausführung

Die Haftung des Kraftfahrzeughalters ist nur in Ansehung des Fahrzeugs eine Gefährdungs-, im übrigen aber Schuldhaftung

Der § 7 des Kraftfahrzeuggesetzes sagt:

„Wird bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

---

[1]) Eger S. 53, Weitz S. 63, Heucke S. 27, Automobilrecht S. 223 ff., AAZ. 23. III. 29, Nr. 8 S. 23, J.W. 1919 S. 104, Scholl S. 19, Eissengarthen S. 6, Frahne S. 28.

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf ein Versagen seiner Verrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat."

Aus dieser Formulierung ergibt sich, daß die Haftung des Kraftfahrzeughalters nur in Ansehung des Wagens eine Gefährdungshaftung, im übrigen jedoch eine Schuldhaftung[2]) ist und zwar eine Haftung für eigenes Verschulden, wie für Verschulden der beim Betriebe beschäftigten Personen[3]).

I.

Voraussetzung jeder Haftung ist, daß der Schaden „beim Betriebe" des Fahrzeugs eingetreten ist.

§ 7 Abs. I verlangt für eine Ersatzpflicht des Halters, daß der Schaden „bei dem Betriebe" eingetreten ist. Schadensentstehung bei dem Betriebe ist erste Voraussetzung für eine Ersatzpflicht des Fahrzeughalters. Die Worte „bei dem Betriebe" sind dahin zu verstehen, daß der Schaden mit dem Betrieb in ursächlichem Zusammenhang und zwar entsprechend der heute im Zivilrecht allgemein angenommenen Adäquanztheorie in adäquantem, d. h. unserer Erfahrung angepaßten, ihr entsprechenden

[2]) Isaac S. 183,2
[3]) Aehnlich Brauer S. 4 ff.

Zusammenhang stehen muß. Wann das im einzelnen der Fall ist und wann nicht, ist nicht Gegenstand der nachfolgenden Untersuchung. Bei ihr ist vielmehr allemal vorausgesetzt, daß der Schaden „bei dem Betriebe" eingetreten ist. Als Schaden kommt im Gegensatz zu § 1 des RHG. außer der Tötung oder Verletzung eines Menschen auch die Beschädigung oder Zerstörung einer Sache in Betracht.

II.

Für das Fahrzeug besteht eine Gefährdungshaftung.

Ist ein derartiger Schaden „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs" eingetreten, so besteht damit eine Vermutung für die Ersatzpflicht des Halters. Der Geschädigte braucht also nichts weiter zu beweisen als Schadensentstehung bei dem Betriebe. Gemäß § 7 Abs. II des Gesetzes hat er aber eine Exkulpationsmöglichkeit dahin, daß „der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht". Durch den Relativsatz ist also die Befreiungsmöglichkeit erheblich eingeschränkt. Das Gesetz hat mit Rücksicht auf eine gewisse Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugbetriebes und im Hinblick auf die, trotz höchst entwickelster Technik noch immer vorhandene Unvollkommenheit der Materie den Begriff des unabwendbaren Ereignisses dahin begrenzt, daß es weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruhen darf.

Oft werden diese beiden Begriffe im Leben ineinander übergehen. Eine genaue Grenze zwischen ihnen wird sich kaum ziehen lassen, ist aber praktisch auch

nicht erforderlich, weil ja in beiden Fällen die Haftung des Fahrzeughalters die gleiche ist, nämlich eine bedingungslose ohne Befreiungsmöglichkeit. Auch die Fehlerhaftigkeit eines Fahrzeugs kann nicht als feststehender Begriff angesprochen werden, denn was vor kurzer Zeit noch als durchaus einwandfrei und betriebssicher galt, ist heute schon als fehlerhaft anzusehen[1]). Bei der sich ununterbrochen fortentwickelnden Technik, heute schneller als je, muß der Begriff der Fehlerhaftigkeit immer nach dem jeweiligen Stande der Technik ausgelegt werden[2]). Fehler können daher heute vor allem in den Fällen angenommen werden, in denen der Unfall etwa auf schlechter Zusammensetzung des zum Bau benutzten Materials beruht, wodurch z. B. ein Achsbruch herbeigeführt wird. Daraus ergibt sich, daß das Fahrzeug nicht nur dann fehlerhaft sein kann, wenn es den polizeilichen Zulassungsbedingungen nicht genügt, sondern auch, wenn es denselben entspricht.

Das Versagen der Verrichtung des Fahrzeugs definiert Isaac[3]) kurz mit Betriebsstörung und dieser Definition ist auch beizustimmen. Versagen der Steuerung, Platzen eines Luftreifens sind z. B. als solche Betriebsstörungen anzusehen. Verursacht werden diese Betriebsstörungen meistens durch Fehler in der Beschaffenheit wie z. B. Lockerung der Steuerung durch Ermüden des Materials. Jedoch kann diese Verursachung auch außerhalb des Betriebes selbst liegen. Angenommen, ein Luft-

[1]) So Isaac S. 227 f.

[2]) So auch Dr. Heucke in einem Aufsatz der Automobil-Zeitschrift „Das Auto" 1929 S. 199 f.

[3]) Isaac S. 227; 3.

reifen platzt durch Verletzung eines auf der Landstraße liegenden Steines oder Nagels und hierdurch entsteht ein Unfall, so haftet der Halter auch unbedingt, da auch hier ein Versagen der Verrichtungen vorliegt.

Nicht hierher gehört jedoch unseres Erachtens der im allgemeinen[4]) hierher gerechnete, heute in der Großstadt fast täglich vorkommende Fall des Schleuderns auf glattem Asphalt. Mit Recht führt das Landgericht Altenburg in einer von Rechtsanwalt E. Höfer mitgeteilten Entscheidung[5]) vom 2. November 1927 aus, daß das Rutschen bei nassem Wetter bei allen in Bewegung befindlichen Körpern vorkomme, deswegen keine den Kraftfahrzeugen eigentümliche Gefahr bedeute und somit die Befreiungsmöglichkeit des Halters nicht ausschlösse.

In der Tat braucht ja weder ein Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch Versagen seiner Verrichtungen vorzuliegen, wenn das Fahrzeug ins Rutschen gerät. Wohl aber wird hier in den meisten Fällen den Fahrer ein Verschulden treffen[6]), so daß das Ergebnis überwiegend dasselbe sein wird. Der Halter muß zahlen.

Das Verschulden des Fahrers kann schon darin liegen, daß er z. B. statt der Radbremse die Getriebebremse benutzt. Es kann ferner beruhen in einem wegen des nassen Asphalts zu schnellen Fahren, so daß plötzliches

---

[4]) „Schleudern des Wagens ist kein unabwendbares Ereignis, sondern eine Betriebsgefahr". So Frahne S. 36, RG. v. 4. 6. 1917, AAZ. 1927 Nr. 28/29.

[5]) s. Aufsatz des Landgerichtsdirektor Dr. Heucke „Ist das Schleudern eines Kraftwagens immer eine Betriebsgefahr, die dem Kraftwagen innewohnt?" „Das Auto" Nr. 11 v. 15. 5. 29 S. 380.

[6]) Ebenso Müller S. 228.

scharfes Bremsen nötig wurde und endlich auch darin beruhen, daß das Schleudern nicht in der nötigen und möglichen Weise durch die Steuerung abgefangen wird.

Liegen freilich derartige Voraussetzungen nicht vor, hat vielmehr der Fahrer alle erdenklichen und ihm vernünftigerweise zuzumutenden Vorsichtsmaßregeln getroffen[7]), und trotzdem schleudert der Wagen und richtet dadurch einen Schaden an, so handelt es sich um das unten näher zu erläuternde unabwendbare Ereignis, das eine Haftung ausschließt.

Aus diesen Darlegungen ergibt sich, daß den Halter eines Kraftfahrzeugs eine unbedingte Haftung in den im Gesetz angeführten Fällen trifft, in denen der Unfall auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. In diesen Fällen haben wir es also in der Tat mit einer reinen Zufalls- oder Gefährdungshaftung zu tun, von der sich der Halter auf keine Weise, auch nicht durch den Beweis der allererdenklichsten Sorgfalt befreien kann.

III.

Im übrigen besteht nur eine Schuldhaftung, da keine Ersatzpflicht, wenn der Unfall auf einem unabwendbaren Ereignis beruht.

Wie steht es aber sonst mit der Haftung des Kraftfahrzeughalters, also dann, wenn der Unfall „weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs, noch auf einem Versager seiner Verrichtungen beruht"?

---

[7]) z. B. kann natürlich nicht verlangt werden, daß bei nassem Asphalt ständig im Schrittempo gefahren wird, denn dadurch wäre ja der wirtschaftliche Wert des Kraftwagens in Frage gestellt.

Gemäß Abs. II des § 7 muß in diesen Fällen dem Halter eine Befreiungsmöglichkeit gegeben sein, wenn der Unfall durch ein „unabwendbares Ereignis" verursacht ist. Was bedeutet nun unabwendbares Ereignis? Unabwendbares Ereignis bedeutet nur „Fehlen jeglichen Verschuldens" oder, wie Isaac[1]) sagt, „völlige Schuldlosigkeit". Ist das richtig, so ist damit bewiesen, daß die Haftung des Kraftfahrzeughalters, abgesehen von der eben behandelten Haftung für das Fahrzeug, eine „Schuld"-haftung ist. Auf Grund des Wortlauts von Satz 2 des Abs. II kann freilich fraglich erscheinen, ob das Gesetz über die oben erörterten Fälle hinausgehend noch eine zweite Beschränkung des Begriffes des unabwendbaren Ereignisses kennt; denn wenn es heißt „als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten . . . .oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten . . . . zurückzuführen ist", so kann an ein argumentum e contrario gedacht werden, dahingehend, daß der Halter für das Verhalten der „beim Betriebe beschäftigten" Personen unbedingt und ohne jede Exkulpationsmöglichkeit zu haften habe. a 1)

Tatsächlich wird denn auch dieses argumentum vielfach gezogen[2]) jedoch zu Unrecht! Schon eine gründliche wörtliche Interpretation führt zum anderen Ergebnis. Da sich im zweiten Satze des Abs. II das Wörtchen „insbesondere" befindet, so dürfte schon daraus (wie später noch eingehend gezeigt werden wird) hervorgehen, daß die dort aufgezählten Fälle nur als Beispiele für ein unabwend-

[1]) Isaac S. 182 f.

[2]) So von Kirchner S. 109, Weitz S. 74, Höpfel S. 132 (ähnlich), Hallbauer S. 15.

bares Ereignis zu gelten haben, nicht aber eine erschöpfende Aufzählung dafür darstellen sollen.

Wenn Kirchner[3]) meint, die Hervorhebung „eines n i c h t bei dem Betriebe beschäftigten Dritten" müsse irgendeine Bedeutung haben, so ist das schon richtig, falsch ist nur die Deutung, die Kirchner der Hervorhebung gibt. Es ist vielmehr anzunehmen, daß das Gesetz das Verhalten des n i c h t beim Betriebe beschäftigten deshalb ausdrücklich anführt, weil sein Verhalten besonders leicht und besonders häufig ein unabwendbares Ereignis darstellen wird, während das beim Verhalten eines beim Betriebe beschäftigten nicht so häufig und nicht so ohne weiteres der Fall sein wird.

Kirchner selbst gibt ja dann auch zu, daß seine Auffassung sich nicht mit logischer Notwendigkeit aus dem Gesetz ergebe. Zieht man wie z. B. auch Müller[4]) für diese Frage ferner noch den Satz des Abs. II heran, so dürfte mit unbedingter Notwendigkeit das Gegenteil aus dem Gesetz gefolgert werden müssen, denn dieser Satz 1 sagt ausdrücklich und mit aller Deutlichkeit, daß ein Fehler des Fahrzeugs und ein Versagen seiner Verrichtungen n i e ein unabwendbares, zur Haftungsbefreiung führendes Ereignis sein kann. Hier ist keinerlei Einschränkung durch die Einfügung „ z. B." oder „insbesondere" gemacht. Es ist daher anzunehmen, daß das Gesetz nur diesen Fall als schlechterdings n i c h t unabwendbares Ereignis betrachtet, und hier also die absolute Haftung aufstellt. Wäre es

---

[3]) Kirchner S. 109.

[4]) Müller S. 230/231.

anders, so würde hier das Verhalten des beim Betriebe beschäftigten Dritten angeführt sein[5]).

Im übrigen dürfte auch nur diese Auslegung dem Sinn des Gesetzes, sowie den Erfordernissen der Billigkeit genügen. Es fehlt an jeglichem Anlaß, für die beim Betriebe eines Kraftfahrzeugs beschäftigten Personen über § 831 BGB (der natürlich auch für den Kraftfahrzeughalter gilt und ein Verschulden des Beschädigten nicht erfordert, dafür aber dem Geschäftsherrn eine Befreiungsmöglichkeit gibt) hinausgehend eine absolute Haftung aufzustellen. Der Grund der unter II behandelten Zufallshaftung des Kraftfahrzeughalters ist eine gewisse Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugs und die Unvollkommenheit des dazu verwandten Materials. Diesen beiden Punkten wird die Zufallshaftung für das Fahrzeug selbst vollkommen gerecht. Eine Zufallshaftung darüber hinaus für einen Menschen „das vollkommenste Gebilde der Natur" wäre unverständlich.

Zu welchen Folgerungen die oben abgelehnte Auffassung führt, für die übrigens Weitz[6]) jede Begründung schuldig bleibt, zeigen die von Höpfel[7]) getroffenen Entscheidungen. Danach würde der Fahrzeughalter z. B. sogar für den Schaden, den sein Personal infolge plötzlich ausbrechender Geisteskrankheit anrichtet, verantwortlich sein[8]). Gerade hier zeigt sich, daß das Verhalten eines

---

[5]) So mit Recht Müller a. a. O. S. 231.

[6]) Weitz a. a. O.

[7]) Diese Folgerung wird freilich von Kirchner in Uebereinstimmung mit RG 2, 253 ebensowenig gezogen, wie dort eine Haftung „bei Attentat" auf den Fahrer „Verletzung der Hand durch Stoß oder Schlag" angenommen wird. Kirchner S. 109.

[8]) Höpfel S. 132/133.

beim Kraftfahrzeugbetrieb Beschäftigten insofern nicht anders gewertet werden darf, als das Verhalten eines bei Pferden, Hunden, einem Bau oder sonstwo angestellten. Der Maurer, der auf hohem Gerüst steht und infolge eines Ausbruchs von Wahnsinn die Vorübergehenden mit Ziegelsteinen bewirft, der Kutscher, der seine Pferde ins Publikum treibt, der Angestellte einer Pulverfabrik, der das Lager zur Explosion bringt usw. usw. ist für das Publikum in gleicher Weise gefährlich. Trotzdem kommt kein Jurist und kein Gesetz auf die Idee, seinen Herrn für den dadurch angerichteten Schaden haften zu lassen[9]). Mit Recht nicht! Denn derartige Fälle stehen mit der Betriebsgefahr in keinem Zusammenhange, so daß die Aufbürdung des Schadens auf den Herrn des Geisteskranken unverständlich und unberechtigt wäre; hier greift die Grundregel ein, daß der von einem Schaden Betroffene ihn selbst zu tragen hat, wenn nicht besondere Gründe die Heranziehung eines Dritten rechtfertigen.

a 2) Auch an dieser Stelle soll nicht unerwähnt bleiben, daß der Halter für Verschulden der beim Betriebe seines Fahrzeugs beschäftigten Personen haftet[10]) wie für eigenes Verschulden. Das folgt nicht etwa aus § 278 BGB, weil zwischen dem Halter und dem Geschädigten ja nie, oder ganz selten, das für § 278 erforderliche Schuldverhältnis bestehen wird. Es ergibt sich vielmehr aus dem Begriff

---

[9]) außer, wenn den Geschäftsherrn ein Verschulden trifft; z. B. er hätte bei der nötigen Sorgfalt einen krankhaften Zustand bemerken und deswegen möglicherweise mit derartigen Folgen rechnen müssen; hier § 831 BGB, in dessen Rahmen ja aber, wie bereits bemerkt, auch der Kraftfahrzeughalter haftet.

[10]) Isaac S. 181 oben.

des unabwendbaren Ereignisses, da ein Ereignis, das auf ein Verschulden einer beim Betriebe des Kraftfahrzeugs beschäftigten Person zurückzuführen ist, durch diese Person hätte abgewandt werden können, eben kein unabwendbares Ereignis ist. Nur bei ihr ist gemäß Abs. II, Satz 1 die Haftung des Halters ausgeschlossen[11]). Die Haftung für die beim Betriebe beschäftigten Personen entspricht also der Haftung des § 278 BGB. Sie setzt (anders als § 831 BGB) ein Verschulden des Personals voraus[12]), versagt dann aber (wieder anders als § 831) jede Exkulpationsmöglichkeit.

Auch im übrigen bedeutet unabwendbares Ereignis b 1)
immer nur „Fehlen jeglichen Verschuldens". Der Begriff des unabwendbaren Ereignisses ist also, von den Verschuldensfällen und ferner von den Fällen der Haftung für das Fahrzeug abgesehen, absolut unbegrenzt.

Vor allem bilden nicht etwa die im § 7, II Satz 2 aufgeführten Fälle des Verhaltens des Verletzten, eines nicht beim Betriebe beschäftigten Dritten und das Verhalten eines Tieres die einzig möglichen Fälle eines unabwendbaren Ereignisses, wie verschiedentlich angenommen wird[13]).

Sogar das Reichsgericht führt in einer Entscheidung[14]) aus: Der Entlastungsbeweis (des Fahrzeughalters) setzt 2 Tatbestandsmerkmale voraus, die zusammenkommen

---

[11]) ebenso Isaac S. 181 ff.

[12]) das freilich nicht vollkommen mit dem im § 278 erforderten Verschulden, nämlich dem des § 276 BGB identisch ist, wie sich aus III ergeben wird.

[13]) Eissengarthen S. 44.

[14]) Jur. W. 1919 S. 104 RG. 7. Nov. 1918.

müssen, um eine Befreiung herbeizuführen: nämlich „daß der Unfall auf dem Verhalten des Verletzten, eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist u n d daß sowohl Halter als Führer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben". Das RG nimmt dort also offenbar an, daß die angeführten Fälle eine vollständig geschlossene Aufzählung der Möglichkeit eines unabwendbaren Ereignisses seien. Es läßt dabei aber sowohl Satz 1 des Abs. II, wie auch in Satz 2 des gleichen Absatzes das Wort „insbesondere" vollkommen außer Acht. Berücksichtigt man beides, so kann von einer geschlossenen Aufzählung der Fälle des unabwendbaren Ereignisses keine Rede sein.

b 1 α) Zunächst deutet schon das Wort „insbesondere" darauf hin, daß es sich hier nur um Beispiele für ein unabwendbares Ereignis handeln kann, wird doch allgemein das Wort „insbesondere" immer dann gebraucht, wenn zum Ausdruck gebracht werden soll, daß „besonders", „gerade", „hauptsächlich", „vor allem" irgendetwas in Betracht kommt, daneben aber auch noch anderes. Es besteht durchaus kein Anlaß, zu der Annahme, der Gesetzgeber habe im § 7 des KFG dem Wort „insbesondere" im Gegensatz zu seinem üblichen Sinn eine andere, ausschließliche Bedeutung beigelegt oder das Wort vollkommen überflüssiger Weise, also sinnlos eingefügt. Eine derartige Annahme ist „insbesondere" auch deswegen abzulehnen, weil der Gesetzgeber auch sonst diesen Ausdruck gebraucht wie etwa in §§ 254, I, 712, I, 2 und 762, II BGB und dort unbestritten mit ihr stets nur einen besonders wesentlichen Fall von anderen gleichfalls in Betracht kommenden, aber aus irgendeinem Grunde nicht so be-

deutsamen (§ 254, I) oder nicht so häufig vorkommenden (§§ 712, I, 2 und 762, II) Fällen hervorheben will. Auch im § 7 KFG muß daher dem Wort „insbesondere" die gleiche Bedeutung beigemessen und angenommen werden, daß diese aufgeführten Fälle ganz entsprechend den §§ 712, I, 2 und 762, II BGB nur deswegen als Beispiele hervorgehoben sind, weil sie im Leben besonders häufig als zur Begründung der Haftungsbefreiung geeignet in Betracht zu ziehen sind. Daneben können jedoch auch alle anderen Ereignisse als unabwendbare in Betracht kommen, so etwa, wenn der Radreifen eines Kraftfahrzeugs einen auf der Fahrbahn liegenden Stein erfaßt und in eine Fensterscheibe schleudert, die dadurch zerschlagen wird[15]).

Mit dieser Auffassung des unabwendbaren Ereignisses ist dann auch der Satz 1 des Abs. II § 7 KFG verträglich, der sagt: „Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen der Verrichtungen beruht." Der mit „das" eingeleitete Relativsatz bezieht sich auf unabwendbares Ereignis. Der Satz bringt also zum Ausdruck, daß auch Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs sowie Versagen seiner Verrichtungen unabwendbare Ereignisse sein können nur, daß sie eben, selbst wenn sie unabwendbare Ereignisse sind, nicht zur Haftungsausschließung geeignet sind, weil bei ihnen über den Begriff des unabwendbaren Ereignisses hinaus auch für absolut unverschuldete Ereignisse gehaftet werden soll. („Gefährdungshaftung" s. B. II dieser Untersuchung.) b 1 β)

---

[15]) Müller S. 227, OLG 43, 94.

Mit Recht steht nach alledem die überwiegende Auffassung[16]) auf dem Standpunkt, daß die drei vom Gesetz aufgezählten Fälle nicht ausschließlich unabwendbare Ereignisse sind, sondern nur Beispiele für ein solches enthalten.

b 2 α) Eine ausdrückliche Definition des unabwendbaren Ereignisses gibt das Gesetz nicht. Daraus aber, daß es bei den als Beispielen für ein unabwendbares Ereignis aufgeführten Fällen bestimmt, daß diese nur dann unabwendbare Ereignisse seien, wenn „sowohl der Halter als auch der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat", ist zu folgern, daß die Beobachtung dieser Sorgfalt durch Halter und Führer allgemeine Voraussetzung für unabwendbares Ereignis" ist. Man kann daher wohl in der Tat diese Formulierung des Gesetzes als die gesetzliche Definition des unabwendbaren Ereignisses auffassen[17]).

β αα) Daraus ergibt sich zunächst der Unterschied zwischen der Haftung des Kraftfahrzeughalters und der Haftung derjenigen Unternehmer, die bis zur höheren Gewalt haften[18]). „Höhere Gewalt" bedeutet nach der in der Praxis ständig angewandten Formulierung des RG „ein Ereignis, das von außerhalb des Betriebes oder seiner Einrichtungen wirkt, unvorhersehbar, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln nicht anzuwenden, auch nicht wegen seiner Häufigkeit von dem Betriebsunternehmer mit in Kauf zu

---

[16]) Frahne S. 38; Müller S. 228; Kirchner S. 103; Isaac S. 171, 183.

[17]) Isaac S. 183; Kirchner S. 111.

[18]) Müller S. 226 A. 1; Isaac S. 162 u. a. m.

nehmen ist[19])". Zum Begriff der höheren Gewalt gehört hiernach ein subjektives und ein objektives Moment. Subjektives Moment ist der Umstand, daß das Ereignis nicht mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln bei äußerster Sorgfalt abzuwenden ist; objektives, daß das Ereignis von außerhalb des Betriebes oder seiner Einrichtungen wirkt, also nicht zu den dem Betriebe eigentümlichen Gefahren gehört. Das Ereignis darf daher, wenn als solches auch unabwendbar, nicht zu den Ereignissen gehören, die in diesem Betriebe mit gewisser Häufigkeit auftreten[20]).

Während also z. B. der Betriebsunternehmer der Eisenbahn gemäß § 1 des RHG für derartige Ereignisse haftet, haftet der Kraftfahrzeughalter hierfür nicht ohne weiteres, hat demnach eine weit günstigere Stellung, weil für ihn das Moment der Einwirkung von außen und der Regelmäßigkeit eines Unfalls unerheblich ist. Im Gegensatz zur höheren Gewalt fehlt bei dem unabwendbaren Ereignis das objektive Moment; es kommt allein das subjektive Moment für die Haftung des Fahrzeughalters in Frage. Auch dies wird mit Recht aus dem Wortlaut des Absatz II, Satz 1 und 2 des § 7 begründet. Der Satz 1 sagt, daß bei jedem unabwendbaren Ereignis die Ersatzpflicht ausgeschlossen ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit, noch auf einem Versagen der Verrichtungen beruht. Hiermit will also das Gesetz, wie oben bereits bemerkt, in diesem Satze sagen, daß auch Fehler in der Beschaffenheit und Versagen der Verrichtungen unabwendbare Ereignisse sind, wobei das Gesetz diese als

---

[19]) RG Bd. 95 S. 65.

[20]) Unfall von Kindern durch Eisenbahn bezw. Straßenbahn.

haftungsbefreiend ausdrücklich ausschließt. Die herrschende Meinung[21]) nimmt aber mit Recht an, daß bei dem Begriff der höheren Gewalt Fehler in der Beschaffenheit und Versagen der Verrichtungen ohne weiteres ausscheiden, da wie auch das RG[22]) fordert, das Ereignis von außerhalb des Betriebes oder seiner Einrichtungen wirken muß. Hier liegt der eine Unterschied der höheren Gewalt vom unabwendbaren Ereignis des KFG. Die andere Verschiedenheit der beiden Begriffe ist aus Satz 2 des Abs. II § 7 KFG zu argumentieren. Satz 2 führt wie oben dargelegt, Beispiele von unabwendbaren Ereignissen an, die stets unabwendbare Ereignisse sind. Bei dem Begriff der höheren Gewalt genügt nicht allein, daß das Ereignis durch das Verhalten des Verletzten etc. herbeigeführt ist, sondern es muß noch hinzukommen, daß ein solches Ereignis nicht zu denen gehört, die im Verkehr mit gewisser Häufigkeit auftreten[23]). So sagt unter anderem z. B. das RG im 54. Bande S. 406, daß Ereignisse, die bei dem Betriebe mit einer gewissen Häufigkeit vorzukommen pflegen und durch die Natur des Betriebs von selbst gegeben sind, vom Betriebsunternehmer von vornherein in Aussicht genommen und daher von ihm vertreten werden müssen.

Für das unabwendbare Ereignis des § 7 KFG ist somit im Gegensatz zur höheren Gewalt nur das subjektive Moment maßgeblich.

---

[21]) Rümelin „Zufall im Recht" S. 33; Seligsohn S. 104 ff.; RG. 11 S. 146; Eisenb. R. G. 3 S. 86.

[22]) RG Bd. 95, S. 65.

[23]) RG Bd. 54, S. 404; RG Bd. 48, S. 815.

Andererseits ist freilich der Verschuldensbegriff des § 7 Abs. II KFG auch nicht mit dem des § 276 identisch. ββ)

Nach § 276 Abs. I BGB handelt derjenige schuldhaft, der vorsätzlich oder fahrlässig verfährt. Fahrlässig handelt, wer die „im Verkehr erforderliche Sorgfalt" außer Acht läßt. Dagegen verlangt das KFG für ein unabwendbares Ereignis, daß „jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet ist".

Der Schuldbegriff des KFG geht über den des § 276 hinaus[24]). Es wird im KFG § 7 eben eine dem Kraftfahrzeugbetrieb eigentümliche Sorgfaltspflicht, man kann sagen, es wird eine Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Kraftfahrzeughalters bezw. Führers erfordert, ähnlich wie im Handelsgesetzbuch die eines ordentlichen Kaufmanns, oder im Familienrecht die eines ordentlichen Familienvaters verlangt wird. Aber auch nur ähnlich! Denn während die Sorgfalt des „ordentlichen Kaufmanns" doch nur eine gewisse Konkretisierung der „verkehrserforderlichen" Sorgfalt des § 276 BGB bedeutet, verlangt das KFG mehr als die im Verkehr erforderliche Sorgfalt.

Durch die Worte: „j e d e nach den Umständen des einzelnen Falles erforderliche Sorgfalt" soll zum Ausdruck gebracht werden, daß gegenüber den Anforderungen des § 276 ein erhöhtes Maß für die zu beachtende Sorgfalt erfordert werden muß[25]). So liegt z. B. dem Halter des

---

[24]) RG Bd. 96, S. 130, 131; RG Bd. 86, S. 149 ff.; RG Bd. 92, S. 33; OLG Bd. 43, S. 95; Warn. Rechtspr. 1915 Nr. 294, 1917 Nr. 215; JW. 1919, S. 104; Frahne S. 93,

[25]) So die überaus h. M.; Müller S. 233; Kirchner S. 112; Heucke S. 38; Isaac S. 183, 3; J. W. 1954 S. 287, 1905 S. 528, 8, 1911 S. 982, 12 u. a.

Kraftfahrzeugs eine erhöhte Sorgfaltspflicht bei der Auswahl seines Fahrers ob. Es genügt nicht, daß der Fahrer den polizeilich vorgeschriebenen Führerschein besitzt[26]). Das RG hat erst in einer neueren Entscheidung vom 5. 12. 1928 wieder festgestellt, daß bei Einstellung eines Fahrers die größte Sorgfalt angewandt werden muß. Unter anderem wird dort gesagt, daß man sich auf Zeugnisse allein nicht verlassen kann, da solche meist, um dem Angestellten ein weiteres Fortkommen nicht zu erschweren, Ungünstiges verschweigen und Günstiges zu sehr betonen. Es müssen vielmehr Nachfragen beim früheren Arbeitgeber des Bewerbers angestellt werden. Im Interesse der Verkehrssicherheit muß darauf besonders Wert gelegt werden, daß sich der Kraftfahrzeughalter nicht nur von den technischen bei der Führung des Wagens benötigten Kenntnissen, sondern auch von den sonstigen Eigenschaften des Bewerbers, Achtung vor der öffentlichen Ordnung und vor der Persönlichkeit seiner Mitmenschen — vor der Anstellung „überzeugende" Kenntnis in einwandfreier Weise beschafft[27]). Bei einem nicht ganz sicheren oder irgendwie unzuverlässigen Führer hat der Halter noch die Pflicht, selbst während der Fahrt den Führer zu überwachen und zu ermahnen[28]). Aus all diesen Punkten ergibt sich, daß eine erhöhte Sorgfalts-

---

[26]) RG. JW. 1911, 40, 26.

[27]) OLG Düsseldorf i. Rd. K. 1926 S. 271; OLG München 17. 1. 27.

[28]) JW. 1911 S. 40 u. 218; JW. 1915 S. 89; Warn. Rechtspr. 1917 Nr. 28.

pflicht des Halters gefordert wird, bei deren Nichtinnehaltung das Vorbringen eines unabwendbaren Ereignisses ausgeschlossen ist.

Außerdem wird in § 7 Abs. II der Nachweis einer völligen Schuldlosigkeit des Führers gefordert. Der Führer muß jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben. Auch hier wird eine größere als die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verlangt. Der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt wäre nach dem BGB z. B. dann Genüge getan, wenn man sich genau an die gegebenen polizeilichen Vorschriften gehalten hätte. Dieses Verhalten genügt aber nicht der Sorgfaltspflicht des § 7 Abs. II KFG[29]). Es wird sogar verlangt, daß nach den Umständen des Falles unter Umständen sogar gegen diese Vorschriften gehandelt werden soll, jedoch darf nur dann gegen die polizeiliche Vorschrift gehandelt werden, wenn nach den Umständen des Falles eine Befolgung derselben den Verkehr gefährden würde[30]).

Natürlich darf man nicht zu weit gehen, dem Fahrer zuzumuten, daß er jegliche belebten Straßen meidet, oder ständig im Schrittempo fährt. Jedoch wird verlangt werden müssen, daß er überall dort, wo nach den Umständen die größte Möglichkeit einer Gefährdung besteht, eine vorbeugende gesteigerte Sorgfaltspflicht anwendet und eine entsprechende Geschwindigkeit innehält[31]). So stellt das RG[32]) die allerdings vielleicht zu weitgehende Forderung

---

[29]) J. W. 1911 S. 681, 2; OLG Bd. 43, S. 94.

[30]) RG 21. 9. 1925; VR. 1926 S. 218; Rd. K. 1926 S. 24.

[31]) RG Bd. 84, S. 424.

[32]) RG vom 22. 4. 1926; JW. 1926, 2185.

auf, daß der sich einer übersichtlichen Kreuzung nähernde Führer damit rechnen muß, daß ein anderer Führer unerlaubt schnell in die Kreuzung fährt.

Auch auf sein Vorfahrtsrecht[33]) gegenüber einem von links kommenden Wagen darf sich ein Fahrer nicht ohne weiteres verlassen, sondern er muß sich auch hier noch davon überzeugen, daß die Fahrbahn frei ist.

Aus all diesen Beispielen ist zu ersehen, daß das Maß der anzuwendenden Sorgfalt etwas über das des § 276 BGB hinausgeht. Ausschlaggebend für das erforderliche Maß von Sorgfalt ist die Sicherheit der anderen Straßenbenutzer[34]). Der Führer muß also jede den Umständen des Falles entsprechende Sorgfalt angewandt haben, er muß „völlig" schuldlos gehandelt haben.

Auch aus der geschichtlichen Entwicklung des § 7 ergibt sich, daß ein anderer Verschuldensgrundsatz als im BGB aufgestellt werden sollte.

In einem, die Haftpflicht des Kraftfahrzeugs regelnden Entwurfs von 1906 wird in enger Anlehnung an den § 1 des RHG eine Haftung bis zur höheren Gewalt ausgesprochen. Ein Isaac'scher Gegenentwurf wollte das dahin geändert wissen, daß die Haftung bis zur höheren Gewalt in eine Haftung für Verschulden sowohl für eigenes, als auch des Führers umgewandelt werden und daß eine be-

---

[33]) § 21 der Berl. Straßen-V.O. vom 15. 1. 1929, wonach das von rechts kommende Fahrzeug an Straßenkreuzungen und Einmündungen von Straßen das Vorfahrtrecht hat. Auch § 24 der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 16. III. 28.

[34]) RG vom 24. 2. 1927; Rd. K. 1927, S. 144; V.R. 1927 Nr. 28, 283.

dingungslose Haftung nur für Fehler des Fahrzeugs eintreten sollte. Diesen Isaac'schen Darlegungen schloß sich ein Entwurf von 1908 an, der aber nicht Gesetz wurde, sondern nach verschiedenen Abänderungsanträgen und Beratungen zu der Fassung des § 7 des heutigen KFG-Gesetzes formuliert wurde. Freilich ist darin trotz der verschiedenen Aenderungen der Grundgedanke des Isaacschen Entwurfs beibehalten. Mit Recht ist der Begriff der höheren Gewalt in das Gesetz nicht aufgenommen worden, denn es wäre unbillig, diesen Gedanken für das Kraftfahrzeugwesen in Anwendung zu bringen. Vor allem spricht dagegen die allgemeine Verworrenheit dieser Lehre. In den seltensten Fällen würde es wohl einem Kraftfahrer gelungen sein, den Beweis der höheren Gewalt zu erbringen. Allein aus diesem Grunde hat man in Anlehnung an den Isaac'schen Gegenentwurf das Verschuldensprinzip beibehalten, indem man den Begriff des unabwendbaren Ereignisses geschaffen hat.

Aus den obigen Erörterungen dürfte nun zur Genüge bewiesen sein, daß die Haftung des Fahrzeughalters nur eine solche für Verschulden ist. Freilich ist hierbei „Verschulden" nicht im technischen Sinne, sondern in seiner ursprünglichen Bedeutung gebraucht, wonach als Verschulden alles das angesehen werden muß, woraus ein Vorwurf zu machen ist. Das Maß der für die Abwendung aufzuwendenden Sorgfalt kann und muß vom Gesetz verschieden begrenzt werden, je nachdem die Billigkeit es mit Rücksicht auf den einzelnen Fall erfordert. Während grundsätzlich die im Verkehr im allgemeinen erforderliche Sorgfalt wird verlangt werden müssen, gibt es einerseits

β γγ)

Fälle, in denen dadurch zu große Anforderungen gestellt würden[35]), so daß weniger verlangt wird, während andererseits Fälle denkbar sind, wo die allgemeine Sorgfalt nicht ausreicht. Um letzteres handelt es sich hier: Das Gesetz betrachtet ein Kraftfahrzeug, das eine Stundengeschwindigkeit über 20 km besitzt, als gefährlich. Deswegen verlangt es von seinem Halter, daß er mehr als die im Verkehr allgemein erforderliche Sorgfalt aufwendet, nämlich, daß er jede nach den Umständen des einzelnen Falles etwa erforderliche Sorgfalt beobachtet. Aber mehr auch nicht! Wird daher diese Sorgfalt beobachtet, so scheidet eine Haftpflicht aus, wird sie nicht beobachtet, so liegt darin das Verschulden, für das gehaftet werden muß.

C. Ergebnis

Zum Schluß dieser Betrachtungen ist also zu dem Ergebnis zu kommen, daß keine Haftung besteht, wenn der Unfall weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs, noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht und wenn sowohl der Halter als der Führer „völlig" schuldlos gehandelt haben. Um sich von der Haftpflicht des § 7 KFG zu befreien, muß also der Halter beweisen:

1. daß ein unabwendbares Ereignis vorliegt d. h. ein Ereignis, an welchem Halter und Führer völlig schuldlos sind bezw. welches durch die äußerste Sorgfalt beider nicht hätte abgewandt werden können;

2. daß dieses unabwendbare Ereignis weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit, noch auf einem Versagen der Verrichtungen des Fahrzeugs beruht. —

---

[35]) BGB §§ 690, 708, 2131, 1664, 1359; §§ 521, 599, 968, 680, 300 Abs. I.

Dieses Ergebnis entspricht auch vollkommen der Billigkeit. Es trägt dem Interesse sowohl des Automobilfahrers, als auch des Publikums Rechnung. Die Eisenbahn z. B. kann ohne weiteres eine schärfere Haftung vertragen, weil hier eine wirtschaftlich starke Macht getroffen wird. Dagegen ist im Kraftfahrzeugverkehr der Schaden oft von wirtschaftlich Schwachen zu tragen, da gerade in der heutigen Zeit das Kraftfahrzeug beginnt, Allgemeingut zu werden, indem es auch minderbemittelten Schichten des Volkes zugänglich gemacht ist. Es ist heute nicht mehr die Zeit, in der das Automobil als Luxusgegenstand gilt. Wir haben heute den Gebrauchswagen, ohne den ein Verkehr bei dem Siegeszuge der Maschine undenkbar geworden ist.

Wenn da in einer Dissertation vom Jahre 1911[36]) behauptet wird, es dürfe ein solches gefährendes Unternehmen, wie es der Kraftfahrverkehr darstellt, nicht auf fremdes Risiko betrieben werden, sondern Gefahr und Haftung müßte der Betrieb allein tragen; so ist dazu zu sagen, daß dieser Standpunkt in das Jahr 1911, aber nicht in das Jahr 1929 paßt[37]). Auch das Publikum hat sich so zu verhalten, wie es der Verkehr erfordert und tut es dies nicht, so hat es ebenso wie der Kraftfahrer, der die ihm obliegende Sorgfalt vernachlässigt, den Schaden zu tragen.

---

[36]) Eissengarthen S. 7.

[37]) Eissengarthen S. 53 sagt in anderem Zusammenhange 1911: „. . . . in 10, spätestens vielleicht 50 Jahren würde bei dem rapiden Aufschwung des Kraftwagenwesens die Gewöhnung des Publikums an die Automobilgefahr wohl überall vorausgesetzt werden dürfen . . . ."

MITWIRKENDE VERURSACHUNG DES VERLETZTEN

ODER ANDERE UMSTÄNDE, FÜR DIE DER VERLETZTE EINZUSTEHEN HÄTTE

II. TEIL

A. Einleitung

Eine mitwirkende Verursachung des bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs Verletzten oder anderer Umstände, für die der Verletzte einzustehen hätte, können rechtlich in doppelter Weise bedeutsam werden: Einmal kann der Unfall lediglich auf ein Verhalten des Verletzten oder auf andere Umstände, für die der Verletzte einzustehen hätte, zurückzuführen, also derart entstanden sein, daß weder Halter noch Fahrer des Kraftfahrzeugs an ihm das geringste Verschulden trifft. In diesem Falle ist das Verhalten des Verletzten usw. einer der vielen möglichen[1]) unabwendbaren Zufälle, die eine Haftpflicht des Halters vollkommen ausschließen. Hier kann daher wohl weniger von einer m i t wirkenden Verursachung gesprochen, als vielmehr fast schon eine Alleinverursachung angenommen werden. Diese Fälle scheiden jedenfalls für den vorliegenden Teil unserer Untersuchung aus. In ihm kann es sich nur um die zweite Möglichkeit handeln: Halter oder Führer des Kraftfahrzeugs haben nicht die „allererdenklichste Sorgfalt" angewandt, sind also nicht „völlig schuldlos", sondern haben den Unfall mitverschuldet. Eine Haftpflicht des Halters gemäß § 7 KFG ist daher nicht ausgeschlossen, sondern begründet. Der Verletzte oder dessen Hilfspersonen usw. haben aber gleichfalls zur Entstehung des Unfalls beigetragen. Hier wäre es unbillig, wenn der

---

[1]) und zwar ein im Gesetz ausdrücklich angeführter!

Halter allein den ganzen, aus dem Unfall herrührenden Schaden zu tragen hätte. Das Gesetz bestimmt infolgedessen auch in § 9 KFG für diesen Fall die Anwendbarkeit des § 254 BGB. Die Bedeutung dieser Bestimmung, namentlich in bezug auf den Umfang der als haftungsmildernd in Betracht kommenden Ereignisse, also in bezug auf ihre Voraussetzungen soll die nachfolgende Erörterung zeigen.

B. Ausführung

I.

Die §§ 9 KFG, 254 BGB

§ 9 KFG sagt:

„Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so finden die Vorschriften des § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs mit der Maßgabe Anwendung, daß im Falle der Beschädigung einer Sache das Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichsteht."

Sein Wortlaut ist insofern vollkommen inhaltsgleich mit dem Wortlaut des § 254 BGB, nur daß es dort statt des „Verletzten" des „Beschädigten" heißt, worin aber ein sachlicher Unterschied nicht zu finden ist. § 9 KFG bestimmt also für die unter § 7 KFG[2]) fallende Schadensersatzverpflichtung dasselbe, was § 254 BGB für jede Schadensersatzverpflichtung des BGB bestimmt; für

[2]) nur wenn ein nach § 7 KFG ersatzbegründender Unfall vorliegt, kann § 9 Platz greifen. Müller S. 283; Weitz S, 85; a. A. Eissengarthen S. 5.

jede, denn nach der richtigen herrschenden Auffassung[3]) ist § 254 nicht etwa nur bei Verpflichtungen, die auf Vertragsverletzung beruhen, anzuwenden, sondern auch bei solchen, die sich aus unerlaubten Handlungen, d. h. hier Tatbeständen der §§ 823 ff. BGB, also etwa aus § 833 herleiten. Aus letztem geht auch schon hervor, daß Voraussetzung der Anwendbarkeit des § 254 nicht etwa ist, daß für die Schadensersatzverpflichtung ein Verschulden des Pflichtigen nötig ist. § 254 kommt deswegen auch bei Bestimmungen, wie § 701 BGB[4]), zur Anwendung.

Es ist nun anzunehmen, daß Wissenschaft und Praxis den § 254 BGB auf die Ersatzpflichtsfälle des Kraftfahrzeug-Gesetzes, weil nach BGB entstanden, auch ohne ausdrückliche Bestimmung angewandt haben würden. Der Gesetzgeber hat es aber für nötig gehalten, wie im Haftpflichtgesetz, so auch hier die Berücksichtigung eines eigenen Verschuldens besonders anzuordnen.

II.
Die Voraussetzungen ihrer Anwendbarkeit

Die wie der Wortlaut zeigt[5]), gleichen Voraussetzungen der §§ 9 KFG und 254 BGB sind: 1. die Entstehung eines Schadens, für den ein anderer als der Geschädigte

---

[3]) Planck § 254, 1 S. 101; Oertmann § 254, 3 S. 86; Staudinger § 254, 1 b S. 156; Enneccerus § 236, 3 Anm. 12; RG. 62, S. 348; 55, S. 320 u. a.

[4]) Im § 701, I, 2 BGB heißt es ausdrücklich, daß keine Ersatzpflicht des Gastwirts besteht, wenn der Schaden vom Gast usw. verursacht ist. Der Fall liegt also ganz ähnlich der Haftung des Kraftfahrzeughalters. Hat der Geschädigte selbst den Schaden allein verursacht, besteht überhaupt kein Anspruch. Hat er ihn nur mitverursacht, mindert sich die Haftung nach den Grundsätzen des § 254.

[5]) s. o. S. 34.

ersatzpflichtig ist (bei § 9 eben der Kraftfahrzeughalter) und 2. mitwirkendes Verschulden des Verletzten, dem alles, wofür der Verletzte einzustehen hat, gleichsteht, wie unten gezeigt wird.

a) Bei § 9 KFG muß eine Schadensersatzpflicht nach § 7 bestehen. Der Schaden kann daher nur in der Tötung eines Menschen, seiner Körper- oder Gesundheitsverletzung oder, anders als beim Haftpflichtgesetz, in der Beschädigung einer Sache liegen, wobei die Vernichtung oder Entziehung der Sache als schwerste Art der Beschädigung dieser gleichzusetzen ist. Andere Schäden dagegen, die etwa dadurch entstehen, daß ein umgestürztes Auto den Zugang zu einem sonst stark besuchten Geschäft versperrt oder den Zugang zu einem Bahnhof, wodurch ein Zug versäumt wird usw., kommen nicht in Betracht.

b) Zum zweiten muß bei der Entstehung eines derartigen Schadens eine mitwirkende Verursachung durch Verschulden des Verletzten oder durch andere Umstände, die der Verletzte zu vertreten hat, vorliegen.

b 1) Eine mitwirkende Verursachung verlangt, daß der eingetretene Erfolg sich auf mehrere Ursachen zurückführen läßt, daß also mehrere Umstände für die Entstehung des Schadens kausal waren. Zu dem Betriebe des Kraftfahrzeugs als der einen Ursache muß daher eine zweite als gleichfalls kausal hinzutreten. Die Frage der Kausalität ist, wie immer im Zivilrecht, so auch hier nach der Adäquanztheorie zu bestimmen. Es ist also nicht etwa jede Bedingung, d. h. jeder Umstand, der nicht hinweg gedacht werden kann, ohne daß auch der Erfolg (Unfall) entfällt, schon als Ursache, das Setzen einer Bedin-

gung also als mitwirkende Verursachung aufzufassen. Es ist vielmehr eine objektive, nachträgliche Prognose dahingehend anzustellen, ob es unserer Erfahrung entspricht, daß ein derartiger Umstand bei gleicher Lagerung der Dinge im allgemeinen einen derartigen Erfolg herbeiführt. Nur wenn diese Frage bejaht wird, kann von einer „mitwirkenden Verursachung" die Rede sein.

Weiter genügt aber nicht jede mitwirkende Verursachung zur Anwendung des § 254 BGB, sondern nur bestimmte Fälle. Nach dem Wortlaut des § 9 KFG muß die mitwirkende Verursachung auf einem „Verschulden" des Verletzten beruhen. Es erhebt sich also die Frage nach dem Begriff des Verschuldens. Was ist Verschulden und welche Voraussetzungen in der Person des Verletzten müssen erfüllt sein, damit ihn ein „Verschulden" in diesem Sinne treffen kann? b 2)

Zunächst dürfte klar sein, daß von einem Verschulden im regelmäßigen Sinne, also „Verletzung einer einem anderen gegenüber obliegenden Rechtspflicht", hier nicht die Rede ist, sondern daß es sich hier um ein „Verschulden gegen sich selbst" handelt. Im übrigen fällt darunter vorsätzliches und fahrlässiges Verhalten. Vorsätzlich handelt, wer mit dem Bewußtsein des Erfolges handelt, sei es, daß er den Erfolg als sicher voraussieht (dolus directus) sei es, daß er ihn nur als möglich betrachtet, aber auch bei seinem sicheren Eintritt so gehandelt haben würde, wie er es getan hat (dolus eventualis). Ein weiteres Eingehen auf den Begriff des Vorsatzes, insbesondere auf den alten Streit zwischen Willens- und Vorstellungstheorie dürfte sich erübrigen. Einmal hat α)

sich die Erkenntnis ziemlich durchgesetzt, daß bei richtiger Auffassung und Begrenzung beider Theorien ein Unterschied zwischen ihnen nicht besteht. Denn wenn ich mir den Erfolg vorgestellt und trotzdem gehandelt habe, habe ich den Erfolg auch gewollt und wenn ich ihn gewollt habe, habe ich ihn mir auch vorgestellt. Zum zweiten aber beruhen die Fälle des mitwirkenden Verschuldens in der Praxis fast regelmäßig natürlich nicht auf vorsätzlichem, sondern auf fahrlässigem Verhalten.

Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht läßt (§ 276, II BGB). Es wird also die im Verkehr „erforderliche Sorgfalt" verlangt. Was heißt das?

Hier haben sich wieder zwei Auffassungen gebildet. Die eine beurteilt die Frage der Fahrlässigkeit nach rein objektiven Gesichtspunkten, also lediglich danach, ob die nach abstrakter Beurteilung im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet wurde, ohne die näheren Umstände, insbesondere die persönlichen Fähigkeiten und Eigenschaften des Schädigers in Betracht zu ziehen. Diese (herrschende) objektive Auffassung verlangt also von jedermann ein Normalmaß nicht nur von Sorgfalt, sondern auch von geistigen und körperlichen Kräften und läßt den, der dahinter zurückbleibt, wegen Fahrlässigkeit haften[6]). Eine andere subjektive Theorie beurteilt das Vorhandensein der erforderlichen Sorgfalt nach rein persönlichen Gesichtspunkten. Danach würde ein unerfahrener, unbeholfener Bauer, dem in der Großstadt

[6]) Leonhard Festschr. f. Ennecc.

etwas zustößt, anders behandelt werden müssen, als derjenige, der täglich mit dem Großstadtverkehr in engster Berührung steht.

Beide Ansichten führen selbst bei Berücksichtigung ihrer mannigfachen in Anerkennung der unbilligen Ergebnisse vorgenommenen Abänderungen in Einzelheiten immer noch zu absolut unbefriedigenden Resultaten und deshalb ist einer dritten vermittelnden Theorie Leonhards[7]) beizutreten, wonach „die sittlichen Kräfte des Handelnden nach dem abstrakten Maßstab, dagegen seine geistigen und körperlichen nach seiner eigenen Persönlichkeit zu bemessen sind. — Für die Sorgfalt gilt objektiver, für die Fähigkeit subjektiver Maßstab".

Es fragt sich weiter, welche persönlichen Voraus- b 2β)
setzungen bei dem Beschädigten erfüllt sein müssen, welche geistigen Qualitäten notwendig sind, damit ihn überhaupt ein „Verschulden" im Sinne dieser Bestimmung treffen kann. Gewiß braucht er nicht geschäftsfähig im Sinne der §§ 104 ff. zu sein. Die Geschäftsfähigkeit ist lediglich Voraussetzung für den gültigen Abschluß von Rechtsgeschäften im übrigen spielt sie keine Rolle. Insbesondere ist die Geschäftsfähigkeit ebensowenig wie etwa bei § 819 BGB. bei den §§ 823 ff. BGB. nötig. Bei letzten sind vielmehr vom Gesetz die persönlichen Voraussetzungen in den §§ 827, 828 BGB. besonders geregelt, ihren Besitz bezeichnet man herkömmlicher Weise mit „Deliktsfähigkeit", daß ist also die Fähigkeit, ein Delikt, d. h. eine unerlaubte Handlung

---

[7]) Leonhard, Festschrift für Enneccerus S. 19 Freytag S. 12.

begehen zu können. Da es sich hier um die Frage der Verantwortlichkeit für Schädigungen handelt und das bei § 254 ebenso ist, so liegt es nahe, für ein Mitverschulden im Sinne dieser Bestimmung (ebenso wie etwa bei § 819 BGB.) gleichfalls Deliktsfähigkeit[8]) des Verletzten zu fordern. In der Tat dürfte auch das Gesetz selbst diesen Gedanken zum Ausdruck gebracht haben: Denn wenn § 254 BGB ein „Verschulden" verlangt, so fordert er damit etwas, das „zu vertreten" ist und was im allgemeinen (also immer dann, wenn nichts anderes ausdrücklich bestimmt ist) vertreten werden muß, sagt § 276 BGB. Freilich heißt es hier „der Schuldner" hat zu vertreten, was darauf deuten könnte, daß hier nur von den Fällen eines bereits bestehenden Schuldverhältnisses die Rede ist. Aber mit Recht führt das Reichsgericht[9]) aus, daß schon der zweite Satz (fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht läßt) „nach seiner Fassung eine Vorschrift enthält, die für alle Fälle anwendbar sein soll, wo das BGB von Fahrlässigkeit spricht". „Der untrennbare Zusammenhang zwischen beiden Sätzen nötigt nun dazu, den ersten ebenfalls in dem Sinne auszulegen, daß er eine für alle Schuldverhältnisse gültige Regel geben soll. Die Erwähnung des ‚Schuldners' soll also nicht der Anwendbarkeit der aufgestellten Rechtsregel eine Grenze ziehen, sondern erklärt sich (lediglich) aus der Stelle, wo die allgemein geltenden Sätze zuerst ausgesprochen werden" (nämlich wo von der „Verpflichtung zur Leistung" die Rede ist).

---

[8]) Träger S. 334.

[9]) RG Bd. 59 S. 222.

§ 276 aber bestimmt dann selbst weiter, daß die Vorschriften der §§ 827, 828 Anwendung finden[10]).

Das gefundene Ergebnis, daß nämlich ein Mitverschulden des Verletzten seine Deliktsfähigkeit voraussetzt bedeutet nun:

1. daß ein Kind unter 7 Jahren nie ein „mitwirkendes Verschulden" treffen kann,

2. daß ein Kind zwischen 7 und 18 Jahren (und ebenso einen Taubstummen) ein „mitwirkendes Verschulden" nur treffen kann, wenn es bei Begehung der Handlung „die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit", d. h. hier „die zur Erkenntnis der Gefährlichkeit des Tuns"[11]) erforderliche Einsicht besaß, wobei freilich das Zuwiderhandeln gegen ein ausdrückliches Verbot der zur Erkenntnis der Gefahr erforderlichen Einsicht gleichstehen muß, wenn nicht auch die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit für die Verbotsverletzung erforderliche Einsicht gefehlt hat[12]).

3. daß den „im Zustand der Bewußtlosigkeit oder in einem die freie Willensbestimmung ausschließenden Zustande krankhafter Störung der Geistestätigkeit" Handelnden ein mitwirkendes Verschulden nicht treffen kann. Einem allgemein (auch im Strafrecht, actio libera in causa) gültigen Prinzip entsprechend kann bei ihm aber das mitwirkende Verschulden darin liegen, daß er selbst sich schuldhafter Weise

---

[10]) RG Warneyer. Rechtspr. 1908 Nr. 579.

[11]) RG. 108 S. 89 JW. 1903 Nr. 270 S. 122 (Beilage).

[12]) RG Bd. 76 S. 187 und RGRKomm. § 254 Anm. 1a.

„durch geistige Getränke oder ähnliche Mittel in einen vorübergehenden Zustand dieser Art" versetzt hat.

b 3) Da § 9 KFG ausdrücklich sagt, „hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt", so kann zweifelhaft sein, ob auch andere Umstände, für die der Verletzte sonst kraft ausdrücklicher Gesetzesbestimmung einzustehen hätte, die Folgen des § 254 BGB auszulösen geeignet sind. Man wird diese Frage bei § 9 KFG ebenso entscheiden müssen, wie bei unmittelbarer Anwendung des § 254. Zwar könnte der Wortlaut des § 9 deswegen, weil er nicht lediglich die Anwendbarkeit des § 254 BGB in den Haftspflichtfällen des Kraftfahrzeug-Gesetzes anordnet, sondern die Voraussetzungen seiner Anwendbarkeit selbst angibt, zu der Annahme verleiten aus § 254 sollten sich einzig die Folgen des mitwirkenden Verschuldens ergeben. Da aber der Wortlaut des § 9 insofern genau mit dem Wortlaut des § 254 übereinstimmt[13]), ist er zumindest ebenso auszulegen wie § 254, so daß also tatsächlich die Frage, ob andere Umstände, für die der Verletzte sonst einstehen müßte, seinem eigenen Verschulden gleichzurechnen sind, bei § 9 KFG ebenso zu entscheiden ist, wie bei § 254 BGB.

b 3 α) Als besonders häufig vorkommend dürfte dort von Interesse sein, festzustellen, ob der Verletzte bei fehlender Deliktsfähigkeit nicht wenigstens im Rahmen des § 829 BGB sich sein eigenes Verhalten zurechnen lassen

---

[13]) s. o. S. 34 (B. I.).

muß. Mag auch ein nach § 827 BGB (also wegen Störung der Geistestätigkeit) Deliktsunfähiger seltener Objekt eines Unfalls der hier in Frage stehenden Art sein, so zeigt doch die Erfahrung[14]), daß Kinder unter 7 Jahren (§ 828, I) oder solche zwischen 7 und 18 Jahren, denen die erforderliche Einsicht fehlt (§ 828, II) dafür um so häufiger von derartigen Unfällen betroffen werden § 829 BGB stellt nun eine Billigkeitshaftung auf. Nach ihm hat ein Deliktsunfähiger den von ihm im Rahmen der §§ 823 ff. herbeigeführten Schaden gleichwohl insoweit zu ersetzen, „als die Billigkeit nach den Umständen, insbesondere nach den Verhältnissen der Beteiligten eine Schadloshaltung erfordert und ihm nicht die Mittel entzogen werden, deren er zum standesmäßigen Unterhalte sowie zur Erfüllung seiner gesetzlichen Unterhaltspflichten bedarf".

Um einen praktischen Fall zu nehmen: Der Eigentümer einer einzelnen Kraftdroschke, der sich und seine Familie von ihrem Betriebe unterhält, fährt infolge ganz geringfügiger Fahrlässigkeit einen (wegen geistigen Gebrechens oder jugendlichen Alters) deliktsunfähigen Millionär an, der ihm vor das Auto läuft. Das Reichsgericht in einer alten Entscheidung[15]) will hier die mitwirkende Verursachung des Deliktsunfähigen völlig unberücksichtigt lassen. Die Begründung ist keineswegs überzeugend. Es wird von den Protokollen und Denkschriften geredet und behauptet,

---

[14]) Bad. Rechtpraxis 1925, S. 17.

[15]) RG. JW. 1903, S. 122 (Beilage 14) ebenso und ähnl. Staudinger § 829, A 6 RGRKom. 254, A 1 RG 59, S. 222.

dort sei nirgends eine Meinung oder Absicht erkennbar, daß die Ausnahme des § 829 BGB (Billigkeitshaftung gegen die sonst allgemein übliche Schuldhaftung!) über den Bereich der schädigenden Ereignisse in fremde Rechtssphären hinaus auch für den Fall des § 254 gelten sollte. Einer analogen Anwendung aber widerspreche der singuläre Charakter der Vorschrift. Diese Entscheidung läßt sich wohl nur mit ihrem Alter erklären. Ob aus den Materialien des Gesetzes sich ein entsprechender Wille des Gesetzgebers ergibt, ist nicht entscheidend. Wesentlich ist, ob die Anwendung des § 829 dem Sinn und Geist der gesamten in Betracht kommenden Rechtsnormen entspricht und zu Ergebnissen führt, die der Gesetzgeber gebilligt hätte, wenn er an diesen speziellen Fall ausdrücklich gedacht hätte. Und da muß mit Fug behauptet werden, daß nur eine entsprechende Anwendung des § 829 in den Fällen des § 254 in die Gesamtregelung paßt, nicht aber seine Ausschließung. Es wäre „ungereimt"[16]), „dieselbe Person trotz ihrer Unzurechnungsfähigkeit zur Ersatzleistung wegen Schädigung anderer zu verpflichten, ihr aber eigene Ersatzansprüche unter den gleichen Umständen unverkürzt zuzugestehen"! Besonders unverständlich erscheint die Auffassung des RG auch deswegen, weil das Reichsgericht selbst die nach § 833 BGB, § 1 Haftpfl. Ges. usw. zu vertretenden Umstände, trotzdem auch dort kein Verschulden vorliegt, bei § 254 berücksichtigen will, wie noch weiter unten gezeigt wird. Mit Recht hat sich deswegen auch die Wissenschaft in ihrer erdrückenden

---

[16]) Planck § 254 Anm. 2 a. E.

Mehrheit[17]) und vorkommendenfalls auch die Praxis[18]) gegen das Reichsgericht gewandt und die Anwendbarkeit des § 829 BGB in den Fällen des § 254 BGB bejaht.

Auch das Verhalten eines Tieres kann geeignet sein, b 3 β)
die Haftung des Kraftfahrzeughalters nach §§ 9 KFG, 254 BGB zu mildern, vorausgesetzt, daß das Verhalten des Tieres, ein auch unter anderen Umständen nach § 833 BGB von dem Tierhalter zu Vertretendes ist. Nötig ist vor allem, daß die tierische Natur, ein im übertragenen Sinne willkürliches Verhalten des Tieres, das für Spezien seiner Art typisch ist, den Unfall mitverursacht hat. Hier läßt auch das Reichsgericht[19]) das Erfordernis eines Verschuldens des Ersatzberechtigten fallen und setzt es dem gleich, wenn der Schadenbringende Erfolg „in gesetzlich verantwortlicher Weise" mitverursacht worden ist. Das bedeutet dasselbe, wie unsere Behauptung in der Ueberschrift, der Geschädigte müsse sich alles, „für das er einzustehen hätte" bei Ersatz seines Schadens anrechnen lassen. Die Anwendung des § 833 bei § 254 BGB ist allgemein herrschende Auffassung[20]) geworden. Freilich ist die Begründung nicht überall die gleiche: Das Reichsgericht geht hier ebenso vor, wie wir es oben bei der Frage der Billigkeitshaftung gleichfalls als richtig angesehen haben. Es legt dar, daß dem § 254 „der Gedanke der objektiven Haftung" zu

---

[17]) Träger S. 342; Eger S. 195 Oertmann § 254 A, 2 E γ Ennecc. § 236, 1a S. 51; Gruchuot Bd. 54, S. 548; Planck § 254a 2 b γ.

[18]) Bad. Rechtpraxis 1925 S. 17 (OLGE).

[19]) RG Bd. 67 S. 120.

[20]) Ennecc. 236 u. Anm. 12 S. 52 OLG 28 S. 57; JW. 1915, 324; 12, 190 u. a.

Grunde liege. Das geht einmal aus dem bereits oben[21]) unter B. I. ausgeführtem hervor, nämlich, daraus, daß die Haftung des Ersatzpflichtigen in § 254 ja auch kein Verschulden voraussetzt. Zum zweiten ergibt sich, aus den in § 254 bestimmten Folgen der mitwirkenden Verursachung (s. unten unter III)[22]). Die Haftung wird ganz aufgehoben, oder verringert, je nach dem Grade der Verursachung[23]). Aus beiden Gründen müßte deswegen eine Haftung des Beschädigten ohne Verschulden, obwohl sie in § 254 nicht ausdrücklich ausgesprochen sei doch aus dem allgemeinen gesetzgeberischen Motiv gefolgert werden[24]).

Anders wird die Anwendbarkeit des § 833 im Bereich des § 254 z. B. von Meyer[25]) begründet. Er hält die extensive Interpretation des § 254 durch das Reichsgericht deswegen, weil der Wortlaut des § 254 nur von Verschuldenshaftung spreche nicht für unbedenklich und will hier eine analoge Anwendung vornehmen und zwar will er zu § 254, I eine Analogie folgender Art ziehen:

„Hat zu der Entstehung des Schadens der Beschädigte mit Veranlassung gegeben, so hängt die Verpflichtung zum Ersatze, sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist."

[21]) S. 34

[22]) S. 58.

[23]) So jedenfalls nach dem Wortlaut des Gesetzes. Ob darüber hinaus nicht vielleicht in den Fällen einer Schuldverhaftung auch noch das Maß des Verschuldens ins Gewicht fällt, wird unter III erörtert.

[24]) Auerbach S. 26.

[25]) Meyer. Das Publizitätsprinzip S. 89, Anm. 2.

Aehnlich wie Meyer betont auch Krückmann[26]) den Gegensatz zwischen Verschuldenshaftung und Haftung für bloße Verursachung, will deswegen auch eine analoge Anwendung vornehmen und kommt zu dem Satze:

„Wie der Verschuldenshaftung die Verschuldensaufrechnung nach § 254, so entspricht der Gefährdungshaftung die Gefährdungsaufrechnung. Die eine ist so gut ein notwendiges Gegenstück zur Haftung wie die andere."

Diese Formulierung läßt freilich den Verdacht aufkommen, als ob die Gefährdungshaftung, also z. B. hier die aus § 833 bei § 254 nur dann haftungsmildernd in Betracht kämen, wenn auch die Haftung des Ersatzpflichtigen eine Gefährdungshaftung, nicht aber, wenn diese eine Schuldhaftung sei. Das wäre nicht richtig. Freilich kommt das Reichsgericht in einer Entscheidung im 71. Bande[27]) bei Schuldhaftung des Pflichtigen und Tierhalterhaftung des Berechtigten tatsächlich zu diesem Ergebnis, allerdings auf ganz anderem Wege. Da wir die Haftung des Kraftfahrzeughalters im I. Teil unserer Erörterung in ihren wesentlichsten Grundzügen als eine Schuldhaftung erkannt haben, ist das gerade hier bedeutsam. Angenommen, ein Pferd wird beim Betriebe eines Kraftfahrzeugs durch Mitverschulden des Fahrers scheu, geht durch und zertrümmert den gezogenen Wagen. Hier besteht eine Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters gemäß § 7 KFG. Kann der Halter dem Geschädigten die Mitverursachung des Schadens durch dessen Tier entgegenhalten? Das Reichsgericht und mit ihm die

[26]) Krückmann Jherings Jahrbuch 52, 466.
[27]) RG 71, S. 7 ff.

überwiegende Auffassung[28]) verneint. § 840 III BGB sagt: „Ist neben demjenigen, welcher nach den §§ 833 bis 838 zum Ersatze des Schadens verpflichtet ist, ein Dritter, für den Schaden verantwortlich, so ist in ihrem Verhältnisse zueinander der Dritte allein verpflichtet." Schon nach dem Wortlaut ist deswegen die geschilderte Auslegung zweifelhaft. Denn wenn der Tierhalter selbst der Geschädigte ist, so kann streng genommen keine Rede davon sein, daß neben ihm ein Dritter für den Schaden verantwortlich ist, denn er selbst ist überhaupt nicht verantwortlich. Unter „verantwortlich" ist nämlich hier, wie sonst im BGB „ersatzpflichtig", also „einem anderen verantwortlich" zu verstehen. Diese Auslegung des Abs. III von § 840 würde sich auch aus dem Zusammenhang mit den beiden vorhergehenden Absätzen ergeben, wo stets vorausgesetzt ist, daß die für den Schaden Verantwortlichen zusammen einem dritten Geschädigten ersatzpflichtig sind und dann lediglich etwas über die innere Ausgleichspflicht der beiden gesamtschuldnerisch Verhafteten gesagt wird. Andererseits aber entspricht natürlich die Auslegung des Reichsgerichts einem durchaus zu billigenden richtigen Grundgedanken, dem Gedanken nämlich, daß derjenige der den Schaden schuldhaft herbeigeführt hat, den Schaden nicht auf einen schuldlos Handelnden soll abwälzen können. Immerhin erscheint es bedenklich, eine vom Gesetz aufgestellte Gefährdungshaftung für einen Teil der Fälle, da sie mit einer Schuldhaftung zusammenfällt, ihrer Bedeutung zu entkleiden.

[28]) Enneccerus § 467, 3; Warneyer § 840 Anm. II; RGR Kom. § 833 Anm. 5 § 840,8; RG 71,7; 58,335 ff.; JW 1911, S. 220, 25; JW 1912, S. 190, 6; Warneyer Rechtspr. 1910, 120

Im oben angeführten Fall würde also nach der immerhin bedenklichen Auffassung des Reichsgerichts der Kraftfahrzeughalter dem Tierhalter die Mitverursachung durch das Tier nicht entgegensetzen können, wogegen das natürlich wieder möglich wäre, wenn der Unfall ohne jedes Verschulden des Halters nur auf die Beschaffenheit des Fahrzeugs zurückzuführen wäre.

Die gleiche gesetzlich begründete Verantwortlichkeit wie beim Tierhalter finden wir bei Straßenbahn, Eisenbahn und Kraftfahrzeughalter. Die Straßenbahn haftet nach dem Reichshaftpflichtgesetz für Personenschaden bis zur höheren Gewalt unbedingt, für Sachschaden dagegen vorwiegend nach dem BGB, da in Preußen das Eisenbahngesetz von 1838 gilt, wonach nur Vollbahnen, aber nicht Kleinbahnen, unter welche die Straßenbahn fällt, auch für Sachschaden unbedingt haften. Ereignet sich ein Unfall zwischen Kraftfahrzeug und Straßenbahn, so haftet der Kraftfahrzeughalter bei Sach- und Personenschaden gemäß § 7 KFG für Wagenfehler unbedingt, sonst nur für sein und seines Führers Verschulden. Für seinen Führer steht ihm die Befreiungsmöglichkeit des § 831 zur Seite. Die Straßenbahn haftet dagegen für Personenschaden unbedingt, für Sachschaden nur nach BGB, wobei ihr für den Führer des Straßenbahnzuges § 831 zusteht. b 3 γ)

Aehnlich liegt der Fall bei einem heute oft vorkommenden Ereignis zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeug an Bahnübergängen. Die Eisenbahn haftet nach dem Reichshaftpflichtgesetz und dem Eisenbahngesetz von 1838. Für Personenschaden hat sie nach dem RHG völlig einzustehen. Bei Verschulden tritt daneben auch

noch eine Haftung nach dem bürgerlichen Recht. Die Regelung des Sachschadens an unbeteiligten Sachen ist nicht einheitlich getroffen. In Preußen gilt das Eisenbahngesetz von 1838, aber, wie oben schon erwähnt, nur für Vollbahnen und nicht für Kleinbahnen.

In diesen Fällen, wie auch beim Zusammenstoß zweier Kraftwagen wird meistens eine Anwendung des § 254 im gleichen Rahmen und Umfange wie bei § 833 BGB am Platze sein. Jede Partei muß sich das anrechnen lassen, für das sie kraft gesetzlicher Bestimmung auch sonst einzustehen hat. Die einzelne Partei muß also den Schaden soweit mittragen, als sie ihn selbst mitverschuldet oder nur mitverursacht hat[29]).

b 3 δ) Muß der Verletzte sich ein eigenes Verschulden und möglicher Weise sogar von ihm unverschuldete Um-

---

[29]) Aus der oben kurz angedeuteten Darstellung der Haftpflicht der einzelnen Fahrzeugarten ergibt sich ein Bild, wie verschiedenartig die einzelnen Haftungsgrundsätze geregelt sind. Auf dem letzten deutschen Juristentag ist der lange angestrebte Vorschlag, einer einheitlichen Regelung der Haftpflicht für die Hauptverkehrsfahrzeuge zur Sprache gekommen. a). Auf Grund der Beratungen hat man ein solches Gesetz entworfen, in dem der § 7 KFG zu Grunde gelegt ist. Gegen diese Zugrundelegung des § 7, die Rechtsanwalt Dr. Wussow in seiner Rede befürwortet, ist unseres Erachtens schärfste Stellung zu nehmen. Wie wenig günstig die Formulierung des § 7 KFG geglückt ist, haben im Laufe der Zeit die immer neu auftauchenden Streitigkeiten und Unklarheiten, die sich in Theorie und Praxis über den § 7 ergeben haben, aufs Beste gezeigt. Daher ist unseres Erachtens schon aus diesem Grunde mit der Ansicht von Stoff b) anzunehmen, daß die Zeit einer einheitlichen Regelung der Haftpflicht aller Verkehrsmittel noch nicht gekommen ist.

a) Berichte des 35. deutschen Juristentags in Salzburg S. 103, S. 123.

b) Deutsche Juristenzeitung 1928 Heft 20, S. 1361.

stände bei Bemessung seines Anspruchs anrechnen lassen, so ist klar, daß auch das Verhalten der von ihm oder für ihn bestellten Hilfsperson die gleiche Bedeutung haben muß.

In der Tat kennt ja das BGB zwei Fälle, in denen man für das Verhalten von Hilfspersonen einzustehen hat, die §§ 278 und 831 BGB. § 278 regelt, — abgesehen von der Haftung für den gesetzlichen Vertreter, also etwa elterlichen Gewalthaber, Vormund, Vorstand eines Vereins oder einer A.-G. — auf zwei kurze Formeln gebracht, die Haftung für „Erfüllungsgehilfen" und stellt eine „Haftung für fremdes Verschulden" dar; § 831 enthält die Haftung für einen „Verrichtungsgehilfen" und bedeutet eine „Haftung für vermutetes eigenes Verschulden". α 1)

§ 278 verlangt also zu seiner Anwendbarkeit, daß zwischen den Parteien ein Schuldverhältnis (nicht notwendig ein vertragliches!) besteht, denn nur dann gibt es etwas zu „erfüllen". Das Gesetz spricht deswegen hier auch von „Schuldner" und „Erfüllung von Verbindlichkeiten" und stellt den Paragraphen mit unter die Ueberschrift „Verpflichtung zur Leistung". Trifft den zur Erfüllung der Verbindlichkeit Benutzten ein Verschulden, so steht das einem eigenen Verschulden des Schuldners vollkommen gleich, er haftet hier also für fremdes (seines Erfüllungsgehilfen) Verschulden und zwar auch dann, wenn ihn selbst überhaupt kein Verschulden trifft, und ohne, daß er irgend eine Befreiungsmöglichkeit hätte.

§ 831 enthält die Haftung für den Verrichtungsgehilfen, verlangt also keinerlei Schuldverhältnis zwischen β 2)

den Parteien, sondern nur die Bestellung eines anderen zu irgendeiner Verrichtung, freilich in der Weise, daß der Besteller als „Geschäftsherr" (§ 831 Abs. I, 2) erscheint. Es darf sich also (nach der überwiegenden Auffassung[30]) bei dem Verrichtungsgehilfen grundsätzlich nicht um einen selbständigen Unternehmer handeln, (während ein solcher sehr wohl Erfüllungsgehilfe im Sinne des § 278 sein könnte[31]). „In Ausführung der Verrichtung" muß ein Dritter widerrechtlich geschädigt sein, ohne daß bei dieser Schädigung den Verrichtungsgehilfen ein Verschulden zu treffen braucht (daher auch keine Deliktsfähigkeit für den Verrichtungsgehilfen nötig). Andererseits kann sich der Besteller, der Geschäftsherr also, von der Haftung befreien durch den Nachweis, daß er 1. bei der Auswahl des Bestellten, 2. evtl. bei Beschaffung der Gerätschaften, 3. soweit eine besondere Leitung der Verrichtung erforderlich, hierbei die verkehrserforderliche Sorgfalt nicht beobachtet hat. Er haftet hier also in Wahrheit nur, wenn er diese Sorg-

---

[30]) Das Reichsgericht im 51. Bande S. 201 sagt: „Die Stellung eines Geschäftsherrn hat der Besteller nur dann, wenn er die erforderlichen Anordnungen für die Ausführung der Verrichtung zu erteilen hat, wenn diesen von dem Bestellten Folge zu leisten ist, letzterer also bei der Ausführung der ihm aufgetragenen Handlung von dem Willen des Bestellers abhängig ist. Ist dagegen von dem Besteller eine Tätigkeit verlangt, bei deren Ausführung er nach eigenem Ermessen handeln und dasjenige vornehmen soll, was er auf Grund eigener Sachkunde und Erfahrung für zweckmäßig erachtet, so hat derjenige, der ihn zu seiner Verrichtung veranlaßt hat in Beziehung auf das auszuführende Geschäft nicht die Stellung des Geschäftsherrn." RG Warn. 1911 Nr. 180; 1912 Nr. 27; Fischer S. 76; Enneccerus § 459 II, 1 S. 696; RG Warn. 1908 Nr. 477.

[31]) Staudinger § 278, II, 2 β S. 302; Planck § 278 Erl. 2 b δ u. a.

falt nicht beobachtet hat, also für sein eigenes Verschulden, nur daß dieses vom Gesetz vermutet wird, da er zur Befreiung nachweisen muß, daß ihn kein Verschulden trifft. β 1)

Eine dieser beiden Bestimmungen, nämlich der § 278 ist nun im § 254 BGB ausdrücklich für entsprechend anwendbar erklärt worden, freilich nur in Abs. II durch bescheidenen Schlußsatz; deswegen herrscht naturgemäß Streit über die Bedeutung dieser Bestimmung: Bestritten ist vor allem, ob § 278 nur auf die in Abs. II geregelten Fälle Anwendung zu finden hat oder auch auf die des Abs. I. Bestritten ist weiter, ob § 278 gemäß seinem eigenen Wortlaut nur bei schon bestehenden Schuldverhältnissen eingreifen soll, oder ob die „entsprechende" Anwendung bedeutet, daß er immer, also auch ohne schon vorhandenes Schuldverhältnis angewandt werden soll. Bestritten ist endlich auch, ob, soweit § 278 nicht in Betracht kommt, wenigstens § 831 seine Wirkung äußern soll.

Was zunächst die Frage angeht, ob § 278 nur in den α 2)
Fällen des Abs. II des § 254 Anwendung zu finden hat, (also wenn es unterlassen wurde, den Schuldner auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Syhadens aufmerksam zu machen, die der Schuldner weder kannte noch kennen mußte, oder den Schaden abzuwenden oder zu mindern) oder ganz allgemein auch in den anderen Fällen des Abs. I des § 254, so wird sie heute ganz überwiegend im letzten Sinne entschieden[32]). Die Begründung wird zum

[32]) So Träger S. 341 f: „sowohl die Entstehungsgeschichte des jetzigen § 254 wie auch vor allem der Inhalt der Gesetzesbestimmung selbst lassen deutlich erkennen, daß Abs. II keine besondere Stellung einnimmt, daß darin vielmehr nur

Teil darin gefunden, daß die Stellung des Satzes „die Vorschrift des Paragraph 278 findet entsprechende Anwendung" im Abs. II lediglich auf einem Redationsversehen beruhe, in Wirklichkeit müsse der Satz als dritter Absatz des § 254 gedacht werden, so daß er im gesamten Bereich des Paragraphen Geltung habe[33]). Zum anderen Teil stützt man sich auf die Eingangsworte des II. Absatzes „dies gilt auch dann", sowie auf den auch sonst ersichtlichen engen Zusammenhang der beiden Absätze, der ja auch tatsächlich besteht, da die Fälle des Abs. II nur als Unterfälle der generellen Regelung des Abs. I erscheinen und folgert daraus die Bedeutung des § 278 auch für den ersten Absatz[34]). Man fügt auch wohl überflüssigerweise noch hinzu es sei „kein Grund ersichtlich, weshalb der Einwand des mitwirkenden Verschuldens des Vertreters des Beschädigten nur gegenüber diesen Unterlassungen zugelassen werden dürfe"[35]).

Beide Auffassungen haben viel für sich und insbesondere ist der letzten darin beizustimmen, daß eine sinngemäße Auslegung immer den Vorrang haben muß vor einer rein wörtlichen und grammatikalischen Interpretation. Andererseits aber bleibt doch verwunderlich, daß ein im allgemeinen verhältnismäßig gut redigiertes Gesetz wie das Bürgerliche Gesetzbuch einen derartigen

---

einige bedeutsame, vom Abs. I aber schon mitumfaßte Arten von Fällen besonders genannt sind." Planck § 254 Erl. 5; Oertmann § 254 Erl. 5; Staudinger § 254, 2 e S. 167; Enneccerus § 236, 2 Anm. 11; v. Leyden S. 79 ff.; RG 62, 108; Recht 1911 Nr. 1271 (einschränkend) u. a.

[33]) Staudinger § 254, 5 e, α.

[34]) Planck § 254 Anm. 5; RG 62, 108.

[35]) RG 62, 108.

Fehler machen soll. Die Argumentation der Gegner der herrschenden Lehre, das BGB habe es streng durchgeführt, eine Bemerkung, die sich auf den ganzen Paragraphen beziehen soll, in einem besonderen Absatz zu bringen, ist wohl doch durchaus zutreffend und deswegen sollte diese „auffallende"[36]) Stellung zumindest dazu führen, zu erörtern, ob nicht die durch die Satzstellung gestützte Auslegung sich auch sinngemäß denken und begründen lasse.

In der Tat erscheint uns das der Fall und unsere Auffassung wenigstens im Ergebnis auch hier und da in der Praxis gebilligt zu sein. Da aber diese Darlegung auch das zweite bei § 254 erscheinende Problem berührt, soll zuvor noch kurz auf dieses eingegangen werden.

β 2) § 278 verlangt nach seinem Wortlaut und seiner Stellung im System, wie oben[37]) gezeigt, ein zwischen den Parteien bestehendes Schuldverhältnis. Vielfach wird deshalb angenommen, daß die Anwendbarkeit dieses Paragraphen auch in den Fällen des § 254 ein bereits zwischen den Parteien, d. h. hier Schädiger und Beschädigten, bestehendes Schuldverhältnis voraussetze und demgemäß nicht in Betracht komme, wenn ein solches bei Eintritt des Schadens noch nicht da sei, sondern erst durch den Schaden zur Entstehung komme[38]). Gewiß verkennen zum Teil auch die Gegner dieser Auffassung nicht die Notwendigkeit einer bereits bestehenden Verpflichtung bei Anwendung des § 278, sie wollen aber aus

---

[36]) Leonhard Festschr. f. Ennecc. S. 73.

[37]) S. 51.

[38]) So RG 62 S. 349; RG 55 S. 330 ff.; RG JW 1920 S. 965; RG 75 S. 258 f.; RG 91 S. 138; RG 79, S. 319; RG 77 S. 212.

dem Wort „entsprechend" in § 254 Abs. II Satz 2 folgern, daß diese Verpflichtung nicht auf einem regulären Schuldverhältnis zu beruhen brauche, es genüge hier einfach die für jedermann bestehende Verpflichtung, „sich und seine Güter vor Schaden zu bewahren"[39]) oder ähnliches. Demgegenüber muß allerdings dem RG[40]) zugegeben werden, daß derartige Verpflichtungen nur solche gegen sich selbst, also überhaupt keine Verpflichtungen im juristischen Sinne und keine „Verbindlichkeit" im Sinne des § 278 darstellen. Auch andere Versuche, die Anwendbarkeit des § 278 ohne Rücksicht auf ein bestehendes Schuldverhältnis zu begründen, etwa mit dem Erfordernis der Billigkeit und Gerechtigkeit[41]) dürften nicht überzeugen. Abgesehen davon, daß Begründungen mit Billigkeit und Gerechtigkeit allein oft den Beigeschmack des Zweifelhaften tragen (weil es zwar für den einen billig, für den anderen Teil aber um so teurer sein wird!!) ist auch nicht einzusehen, warum der Beschädigte für seine Hilfspersonen nach § 278, also ohne Befreiungsmöglichkeit einstehen soll, wenn der Schädiger selbst doch auch nur nach § 831 BGB, also mit Befreiungsmöglichkeit, für sie haftet[42]). Verständlicher ist es schon, in dem Umfange, in dem § 278 mangels eines Schuldverhältnisses nicht in Betracht kommt, dann den § 831 BGB anzuwenden, so daß der Beschädigte gleich wie der Schädiger zwar für seinen Verrichtungsgehilfen einstehen muß, aber nur unter der eines positiven Be-

---

[39]) Kosack S. 318.
[40]) a. a. O. RG 62, 349.
[41]) Planck § 254, 5.
[42]) RG 62 S. 349 f.

weises nicht bedürfenden Voraussetzung seines eigenen Verschuldens bei Auswahl oder Ueberwachung usw.[43]).

Stimmen wir demnach im Ergebnis mit der in der Praxis überwiegend[44]), im Schrifttum dagegen nur vereinzelt vertretenen Auffassung überein „§ 278 bei Bestehen eines Schuldverhältnisses, sonst § 831", so scheint uns doch die Begründung dieser Auffassung nicht absolut einwandfrei und damit kommen wir zu der oben[45]) angeschnittenen Frage zurück, ob nicht die Stellung des Satz 2 im zweiten Absatze des § 254 ihre sinnvolle Bedeutung hat:

γ 2) Wie bereits oben unter 3 α) bis γ) nachgewiesen, werden die Folgen des § 254 nicht nur durch schuldhafte Mitverursachung des Verletzten ausgelöst, sondern auch durch die Mitverursachung anderer Umstände, für die der Verletzte auch sonst einzustehen hätte. Das ist (s. o.) heute die mit Recht fast allgemein herrschende Auffassung geworden, obgleich doch die Anwendbarkeit der §§ 829, 833 BGB, 1 RHG, 7 KFG usw. in § 254 nicht ausdrücklich bestimmt ist. Infolgedessen müßte man doch die §§278 und 831 BGB, die gleichfalls Umstände enthalten, für die der Verletzte auch sonst einzustehen hätte, ebenso im Rahmen des § 254 BGB zur Anwendung bringen, auch wenn von ihrer Anwendbarkeit im Gesetz überhaupt nicht die Rede wär. Das ist auf Grund der unter 3 α) bis γ) gemachten Erörterungen ebenso selbstverständlich, wie die Anwendbarkeit der dort behandelten Gesetzesbestimmungen.

---

[43]) s. o. S. 52
[44]) RG 77 S. 212; RG 79 S. 319.
[45]) S. 57.

Wir sind nun der Auffassung, daß das auch der Standpunkt des Gesetzes selbst ist und deswegen die Meinung Recht hat, wenn sie

1. die Anwendbarkeit der §§ 278 und 831 BGB nicht auf die Fälle des Abs. II beschränkt, sondern auf die übrigen Fälle des Abs. I ausgedehnt und

2. § 278 nur bei bestehendem Vertragsverhältnis zur Anwendung bringt, im übrigen aber den § 831. Das alles nicht auf Grund des zweiten Satzes des Abs. I von § 254 BGB, sondern ganz ohne Rücksicht auf ihn!

Dieser Satz hat eine ganz andere viel beschränktere Bedeutung:

Er bringt zum Ausdruck, daß das Gesetz die Verpflichtung des einen, den anderen auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, die der andere weder kannte, noch kennen mußte, sowie die Verpflichtung einen Schaden abzuwenden oder zu mindern, als Verpflichtung im Sinne des § 278 BGB aufgefaßt wissen will, daß also in diesem Umfange der § 278 immer Anwendung finden soll, auch dann, wenn in den sonstigen Fällen des Abs. I von § 254 nicht der § 278, sondern nur der § 831 angewandt werden müßte[46]).

III.

Die Folgen der mitwirkenden Verursachung.

Die Folgen einer dem Verletzten zuzurechnenden mitwirkenden Verursachung bestimmt der zweite Satzteil des § 254 Abs. I: „so hängt die Verpflichtung zum

---

[46]) RG 62, 3449; Leonhard Festschr. f. Ennecc. S. 73; Warneyer § 254; Bem. V, 1. Abs.

Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist". Die Folgen sind also Verlust des Ersatzanspruchs oder Minderung seines Umfanges.

Für die Haftung des Kraftfahrzeughalters bedeutet das eine zweite Möglichkeit der Haftungsbefreiung. Während bei Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. II von § 7 KFG eine Ersatzpflicht des Halters erst gar nicht begründet wird, ist hier eine solche an sich vorhanden, kann aber infolge überwiegender Verursachung durch Umstände, für die der Verletzte einstehen muß, möglicher Weise ganz entfallen oder doch wenigstens in ihrer Höhe herabgemindert werden. Ob das eine oder das andere eingreift, gegebenenfalls in welcher Höhe eine Minderung des Anspruchs des Verletzten eintritt, soll wie gezeigt, von den Umständen insbesondere von der überwiegenden Verursachung abhängen. Die Verursachungsfrage soll demnach wohl von überragender, aber doch keineswegs von alleiniger Bedeutung hierfür sein. Mitberücksichtigt werden sollen auch sämtliche anderen Umstände, vielleicht sogar in gewissem Umfang auch die Vermögensverhältnisse der Parteien oder ein durch den Unfall entstandener immaterieller Schaden, sowie vor allem das Maß des Verschuldens bei der Partei, auf deren Seite eine Schuldhaftung in Frage steht. Ist das bei beiden der Fall, so wird dieser Frage sogar erhöhte Bedeutung zufallen und Schuld gegen Schuld abgewogen werden können. Steht auf der einen Seite eine reine Gefährdungs- oder Verursachungshaftung, auf der

anderen eine Schuldhaftung, so wird geprüft werden müssen, welche Bedeutung das Gesetz selbst dem gefährdenden Umstand einerseits und der Schuld andererseits beimißt und ferner, inwieweit für die Entstehung des Schadens die Gefährdung und inwieweit dafür das Verschulden kausal war. Unter Umständen wird sich sogar ziffernmäßig feststellen lassen, daß für einen Teil des Schadens nur das Verschulden des Verletzten kausal war, etwa weil er es unterlassen hat, rechtzeitig einzugreifen und dadurch das Größerwerden des Schadens zu verhindern, oder gar in der Weise, daß nur durch sein schuldhaftes Handeln ein entstandener Schaden größer wurde. In letztem Falle freilich würde nach richtiger Auffassung § 254 deswegen keine Rolle mehr spielen, weil insofern der vom Pflichtigen zu vertretende Umstand überhaupt nicht kausal für diesen Teil des Schadens wäre[47]).

[47]) Vgl. Leonhard Festschr. für Ennecc. S. 74.

Literaturverzeichnis

Allgemeine Automobil-Zeitung, Verlag Klasing & Co., Bln. W. 9. (AAZ).

Archiv für zivilistische Rechtpraxis, Tübingen.

Automobil-Rundschau, Verlag Vallentin, Berlin.

Auerbach: „Der Einfluß des Verschuldens des Beschädigten im Falle des Schadens durch Tiere und Gehilfen". 1913.

Badische Rechtspraxis (Karlsruhe).

Brauer: „Ersatzberechtigte und Ersatzverpflichtete bei Automobilunfällen". 1915.

Das Auto, Herausgeber Barth GmbH, Berlin.

Das Recht „Rundschau für den deutschen Juristenstand", Hannover-Leipzig.

Das Recht des Kraftfahrers, herausgegeben von R. A. Dr. Arndt, RdK., Düsseldorf.

Deutsche Juristen-Zeitung, Verlag Otto Liebmann, Berlin (D.J.Z.).

Eger: „Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen", Stuttgart-Leipzig 1911.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen von Eger.

Eissengarthen: „Zur Haftung und Enthaftung des Automobilhalters", Leipzig 1911.

Elsaß: „Das eigene Verschulden des § 254", Leipzig 1913.

Enneccerus: Lehrbuch des B.G.B. Bd. I, 1; 35.—39. Auflage 1926; Band I, 2; 23.—27. Auflage 1927.

Entscheidung des Reichsgerichts in Zivilsachen — R. G.

Fischer: „Die nicht auf den Parteiwillen gegründete Zurechnung fremden Verschuldens nach dem B.G.B.", München 1904.

Frahne: „Der Entlastungsbeweis im Automobil-Verkehr", Breslau 1926.

Freytag: „Mitwirkendes Verschulden von Hilfspersonen", Marburg 1926.

Gruchot: „Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts", Berlin.

Hallbauer: „Verkehr mit Kraftfahrzeugen", 2. Auflage, Leipzig 1910.

Heucke: „Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen", 3. Auflage, Berlin 1929.

Höpfel: „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen", Nürnberg-Leipzig 1911.

Isaac: Kommentar zum Automobilgesetz, Berlin 1912.

Juristische Wochenschrift, Verlag Moeser, Berlin — J. W.

Kirchner: Automobilgesetz, Berlin 1915.

Krause: Automobilgesetz, Hannover 1909.

Kommentar der Reichsgerichtsräte 1922 — RGRKom.

Krückmann in Ikerings Jahrbuch Bd. 52, S. 466.

Kosack: Lehrbuch des B.G.B., 2. Auflage.

Leonhard: Auslegung u. Auslegungsnormen, Rektoratsrede, Marbg. 1917.

Leonhard: Beweislast, Berlin 1926.
Leonhard: Bürgerliches Recht, Ein Lehrbuch in kurzen Sätzen, 1926.
Leonhard: Festschrift für Enneccerus „Fahrlässigkeit u. Unfähigkeit".
v. Leyden: Kulpa Compensation im Bürgerlichen Recht, Bln. 1902.
Meyer H.: Das Publizitätsprinzip im deutschen bürgerlichen Recht, 1909.
Müller: Automobilgesetz, 4. Auflage, Berlin 1929.
Oberlandesgerichtsentscheidungen — OLG.
Oberländer-Bezold: Das Automobilrecht, München 1925.
Oertmann: Kommentar zum B.G.B., 5. Auflage, 1928.
Planck: Kommentar zum B.G.B., 4. Auflage, Berlin 1914.
Rümelin: Schadensersatz ohne Verschulden, 1910.
Rümelin: Das Verschulden im Straf- und Zivilrecht, 1909.
Seligsohn: Haftpflichtgesetz, Berlin-Leipzig 1920.
Seuffert-Dittmann: Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin-Leipzig 1924.
Staudinger: Kommentar zum B.G.B., 1928.
Träger: „Der Kausalbegriff im Straf- und Zivilerecht", Marburg 1904.
Verhandlungen des 35. deutschen Juristentags (Salzburg), 1. Bd. Gutachten, Berlin-Leipzig 1928.
Verkehrsrechtliche Rundschau, herausgegeben von Dr. jur. Roeder — VR.
Wagner: Der Einwand des eigenen Verschuldens des Verletzten in § 1 R.H.G. unter besonderer Berücksichtigung seiner Haftung für Angestellte und als Tierhalter.
Warneyer: Kommentar zum B.G.B. 1923.
Warneyer: Rechtsprechung.
Weitz: Das neue Automobilrecht, Berlin 1924.

Lebenslauf

Am 14. Januar 1904 wurde ich als Sohn des Ingenieurs Otto Schmitz zu Osnabrück geboren. Bis zur Untersekunda besuchte ich das Schillergymnasium zu Lichterfelde-Berlin. Dann bezog ich die Staatliche Bildungsanstalt (ehem. Haupt-Kadettenanstalt) Realgymnasium Lichterfelde, von der ich im März 1923 mit dem Zeugnis der Reife entlassen wurde.

Bevor ich im Oktober 1923 an der technischen Hochschule zu Hannover immatrikuliert wurde, arbeitete ich von März bis Oktober bei den Daimlerwerken A.-G. Berlin-Marienfelde praktisch. An der technischen Hochschule zu Hannover belegte ich die Fächer der Technischen Chemie. Während der Ferien meiner Semester arbeitete ich außerdem in Werken der Schwerindustrie praktisch. Während der Sommerferien 1926 habe ich auch Einblick gewonnen in die In- und Auslandgeschäfte einer Bremer Großbank.

Wintersemester 1925/26 bezog ich die Berg- und Hüttenakademie zu Clausthal a. Harz und belegte dort Hüttenchemie.

Am 15. Mai 1926 wurde ich an der Universität Marburg als Student der juristischen Fakultät aufgenommen und bestand dortselbst am 11. Juli 1929 die Doktorprüfung.